

# ***Re-desain Terminal Tipe A Malalayang Di Manado***

## ***“Complexity and Contradiction”***

**Heriyanto Takahindangen<sup>1</sup>**

**Ir. Suryono, MT <sup>2</sup>**

**Ir. J.A.R. Sondakh, MT <sup>3</sup>**

### **ABSTRAK**

*Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional, transportasi memiliki peranan yang penting dalam strategi pembangunan serta mempunyai hubungan yang erat dan saling ketergantungan dengan laju pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Melihat pentingnya transportasi maka perencanaan dan pembangunannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem yang terpadu, untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib maka, ditempat-tempat tertentu perlu dibangun atau diselenggarakan terminal, dengan demikian lalu lintas dan angkutan jalan dapat dikelola dan ditata secara baik untuk kepentingan masyarakat umum*

*Menjawab masalah transportasi yang terjadi di kota Manado, maka penulisan ini berisi konsep-konsep perancangan Terminal Tipe A Malalayang di Manado pada lokasi yang sama yang sesuai peruntukan lahan dengan mengangkat tema “Complexity and Contradiction”, yang prosesnya dimulai dari memahami objek perancangan lebih dalam, mempelajari serta menganalisis lokasi/ site, serta membahas tema yang digunakan dalam perancangan terminal yang akan menghasilkan konsep-konsep perancangan berupa konsep programatik, konsep site development dan konsep desain/ konsep bentuk awal rancangan.*

**Kata kunci : Transportasi, Terminal, Manado, Complexity and Contradiction.**

## **1. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Manado adalah sebuah kota di Propinsi Sulawesi Utara sekaligus sebagai ibu kota propinsi dengan motto “Si Tou Timou Tumou Tou”, sebuah filsafat hidup masyarakat Minahasa yang dipopulerkan oleh Dr. Sam Ratulangi, yang berarti: "Manusia hidup untuk memajukan orang lain." Dalam ungkapan bahasa Manado, seringkali dikatakan: "Baku beking pande". Kota Manado dikelilingi oleh wilayah pegunungan dan juga berada di tepi pantai Laut Sulawesi tepatnya di Teluk Manado. Dari pantai Manado terlihat jelas Pulau Bunaken sebagai aset daerah yang potensial dalam bidang pariwisata yang terletak di sebelah utara pantai Manado.

Dilihat dari skala nasional dan global, Kota Manado terletak di Pasific Rim dan berfungsi sebagai pintu gerbang ke kawasan Asia Pasifik dan pada skala regional merupakan kota utama (prime city) di Propinsi Sulawesi Utara dan sekitarnya. Posisi Kota Manado berdasarkan letak geografisnya dinilai cukup strategis, karena didukung oleh adanya akses jalan Trans Sulawesi yang menghubungkan Bitung – Manado – Gorontalo – Palu – Makasar. Menyikapi dan memanfaatkan peluang yang ada ini, selain sebagai pusat pemerintahan maka pembangunan diarahkan pada sektor jasa dengan subsektor andalan adalah pariwisata, perdagangan dan pendidikan, sesuai Perda Nomor 3 tahun 2001 tentang Pola Dasar Pembangunan Kota Manado 2000-2025.

Pembangunan ekonomi dan perkembangan transportasi mempunyai hubungan yang sangat erat dan saling ketergantungan. Perbaikan dalam transportasi pada umumnya dapat meningkatkan mobilitas penduduk. terciptanya penyesuaian ongkos pada angkutan umum, terdapatnya pengangkutan dengan pelayanan yang lebih baik dan perbaikan kualitas atau sifat dari jasa-jasa pengangkutan tersebut. Perencanaan sistem operasi angkutan umum, dapat didefinisikan sebagai proses yang bertujuan untuk mengembangkan sistem angkutan umum yang menjamin pergerakan manusia yang aman, nyaman, cepat, lancar dan murah, termasuk penyediaan jumlah armada yang memadai serta pelayanan yang baik.

Mengantisipasi perkembangan yang akan terjadi, telah direncanakan untuk mengembangkan terminal Malalayang yang sudah tidak maksimal lagi melayani kebutuhan masyarakat akan

---

<sup>1</sup> Mahasiswa S1 Arsitektur Unsrat

<sup>2</sup> Staf Dosen Pengajar Arsitektur UNSRAT

<sup>3</sup> Staf Dosen Pengajar Arsitektur UNSRAT

transportasi. Dari hasil pengamatan yang didapatkan bahwa kondisi terminal saat ini sudah makin buruk. Termasuk fasilitas penunjang, seperti tempat parkir kendaraan yang sudah kian sempit akibat kendaraan bertambah, toilet, tempat sampah, tanda trayek keberangkatan, serta ruang tunggu yang semakin tak terurus, berbagai cara akan dilakukan untuk menata kembali terminal Malalayang seperti penambahan luas terminal dan perencanaan untuk mendesain kembali, dengan harapan dapat mengantisipasi molonjaknya jumlah penduduk serta dapat berfungsi secara optimal. Serta mengantisipasi perpindahan moda angkutan umum kereta api yang nantinya akan segera beroperasi, untuk itu akan diberlakukan berbagai strategi baik meningkatkan kapasitas terminal, penambahan fasilitas penunjang serta pengaturan sirkulasi dalam terminal.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Mengacu pada identifikasi masalah yang ada pada desain terminal Malalayang yang lama maka dirumuskan permasalahan disain yaitu:

1. Bagaimana mewujudkan atau merancang kembali terminal baru pada tempat/lokasi yang telah ada.
2. Bagaimana merancang atau menata kembali terminal baru yang lebih representatif dengan implementasi tema kompleksitas dan kontradiksi.

## **2.2 Tujuan Perancangan**

Adapun tujuan perancangan sebagai berikut :

- Merencanakan bangunan Terminal yang mampu menampung segala aktivitas, yang accessible, nyaman, dan aman.
- Dapat memberikan desain Terminal yang bermakna dan dimengerti akan apa fungsi di dalamnya.
- Bagaimana menghadirkan sebuah konsep baru dengan penerapannya pada bentuk sirkulasi dan bentuk bangunan pada Terminal dengan menambah fungsi baru.

## **2. METODE PERANCANGAN**

Dalam melakukan pendekatan perancangan ada beberapa hal yang harus dilakukan antara lain :

- Pendekatan Tipologi Objek  
Merupakan proses mengidentifikasi tipologi fungsi, bentuk, dan langgam, serta tahap pengolahan tipologi bangunan.
- Pendekatan Tematik  
Bertujuan untuk mengoptimalkan prinsip-prinsip tema perancangan terhadap objek perancangan, *Complexity and Contradiction*
- Pendekatan Analisis Tapak dan Lingkungan  
Meliputi penentuan lokasi tapak berdasarkan pada RTRW daerah di Kecamatan Malalayang, serta meliputi analisis terhadap tapak dan lingkungan. Pendekatan perancangan dilakukan dengan metode Deskriptif dengan tahapan sebagai berikut:
- Tahapan Pengumpulan Data  
Dilakukan melalui survei lapangan yaitu melakukan observasi untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam perancangan, melalui studi komparasi dan studi literatur baik dari media cetak maupun media elektronik.
- Tahapan Analisis Data  
Merupakan tahapan dimana setelah mengumpulkan data kemudian dianalisa dan diambil hasil yang terbaik dan diteruskan ke proses transformasi konsep.
- Tahapan Transformasi Konsep  
Merupakan tahapan di mana hasil analisis data ditransformasikan ke dalam konsep desain.  
Pada tahapan ini

## **3. DESKRIPSI OBJEK RANCANGAN**

### **3.1 Definisi Objek**

1. Merupakan prasarana angkutan penumpang, tempat kendaraan untuk mengambil dan menurunkan penumpang, tempat pertukaran jenis angkutan dan moda yang terjadi sebagai akibat tuntutan efisiensi angkutan.
2. Tempat pengendalian atau pengawasan system perizinan arus penumpang dan barang.

3. Merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari system jaringan jalan raya untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peran yang penting bagi efisiensi kehidupan wilayah dan kota.

### 3.2 Deskripsi Objek

UU RI No. 14 tahun 1992 Paal 9 dan 10 menjelaskan bahwa terminal merupakan penunjang untuk kelancaran mobilitas orang maupun barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal. Menurut Setio E (1995;95), terminal diartikan sebagai:

1. Titik simpul dari jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai peleyanan umum.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas.
3. Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari system transportasi untuk melancarkan arus angkutan dan barang.
4. Unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan kota.

### 3.3 Fungsi Kawasan Agrowisata

Adapun fungsi dari kawasan agrowisata, yaitu :

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah mempermudah perpindahan dari Satu moda ke moda lainnya atau dengan kata lain untuk mempercepat Arus penumpang menuju daerah tujuan dengan memperhatikan segi Keamanan dan kenyamanan, tersedianya fasilitas terminal dan informasi Serta fasilitas parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah adalah perencanaan dan manajemen Lalu lintas serta pengendalian arus kendaraan umum untuk menghindari Kemacetan sekaligus sebagai sumber pendapatan daerah..
3. Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan Operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus Dan sebagai fasilitas pangkalan

### 3.4 Prospek dan Fisibilitas

#### A. Prospek Objek

*Re-Design* Terminal Tipe A Malalayang Di Manado ini adalah strategi dalam lingkup arsitektural untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas layanan fasilitas transportasi darat yang ada di Manado. Pembangunan Terminal yang baru sesuai dengan perencanaan pemerintah Kota/ Kabupaten dengan dinas LLAJ sebagai penyelenggara dan atas binaan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, maka kedepannya diharapkan dapat memberi kenyamanan dan menampung seluruh pengunjung dan penumpang yang ada. Selain itu dengan pembangunan ini, akan menimbulkan dampak dan pengembangan berbagai kegiatan (ekonomi dan sosial) pada sektor-sektor lain dalam wujud peningkatan pembangunan infrastruktur dan jumlah transportasi yang dapat meleyani masyarakat.

#### B. Fisibilitas Objek

Perancangan kembali Terminal Tipe A Malalayang Di Manado ini dapat memberikan kontribusi yang besar bagi masyarakat maupun pemerintah dalam bidang transportasi darat. Melihat status kota Manado sebagai pintu gerbang menuju ke berbagai daerah yang ada di Sulawesi Utara serta antar Provinsi yang ada di Sulawesi, maka sudah selayaknya pembangunan kembali terminal Malalayang direncanakan mengingatkan mobilitas masyarakat yang semakin meningkat setiap tahunnya. Sangat disayangkan peran terminal terhadap kota Manado tidak dipertimbangkan.

## 4. TEMA PERANCANGAN

Tema adalah salah satu faktor yang menjadi inti sekaligus dasar perancangan. Tema perancangan menjadi sarana untuk mengarahkan proses perancangan objek berangkat dari latar belakang, konsep dan analisa menjadi suatu karya yang lebih spesifik. Dalam perancangan Terminal yang merupakan salah satu sarana transportasi angkutan darat yang penting bagi kota berkembang seperti Manado, dengan adanya terminal maka kegiatan ekonomi dan mobilisasi serta perpindahan moda akan dapat menjadi lebih lancar. Melalui pendekatan tema "*Complexity and Contradiction*" terhadap objek diharapkan dapat mengatasi masalah yang kompleks yang ada di dalam terminal

Robert Venturi dalam bukunya "*Complexity and Contradiction*" dibahas lebih jauh mengenai kompleksitas dan kontradiksi. Ia menyebutkan bahwa dengan karya arsitektur yang elemen-elemennya saling bertentangan akan membuahkan suatu karya yang sama menariknya dengan suatu karya yang elemen-elemennya tidak saling bertentangan. Suatu karya yang dinilai orang

membosankan dapat dibuat menarik dengan cara menampilkan suatu pertentangan atau masalah dalam elemen-elemen bangunan tersebut.

Teori “*Complexity and Contradiction*” memiliki beberapa metode dalam proses perancangannya, yaitu :

➤ *Ambiguity*

Klasifikasi kompleksitas dan kontradiksi terdiri atas dua bagian penting yaitu :

- Bentuk dan isi sebagai perwujudan atas program/rencana dan susunannya.
- Media dan proses dari pengertian bahwa kompleksitas dan kontradiksi adalah hasil dari penjabaran atas apa yang dirasakan dan apa yang dilihat.

## 5. ANALISA PERANCANGAN

### 5.1 Program Pelaku Kegiatan Dan Aktifitas Pemakai

Pada terminal angkutan umum terdapat empat (4) bagian utama pengguna objek yaitu :

- Pengelola
- Penumpang
- Pengusaha
- Pengendara

Pola aktifitas yang terjadi di dalam terminal ditinjau berdasarkan

- Objek pemakai
- Subjek pelaku aktifitas

**Tabel 5.1 Pola aktifitas dalam terminal**

*Sumber : penulis, 2016*

OBJEK	SUBJEK
Manusia	Pengelola
	Penumpang/ pengunjung (pemakai jasa)
	Pengusaha (pemakai jasa)
	Pengendara/pengantar
Kendaraan	Kendaraan AKDP
	Kendaraan angkutan kota
	Kendaraan angkutan pedesaan
	Kendaraan pribadi

- Pengelola** : Mengatur terminal dan kendaraan, mengatur izin perjalanan, mengumpulkan data calon penumpang, mengontrol retribusi kendaraan, mengontrol parkir dan penggunaan lahan, memberi pelayanan pada penumpang
- Penumpang** : Datang/ tiba dan berangkat
- Pengusaha** : Melayani penumpang dalam hal jasa, melayani pemesanan, melayani pembeli/ pengguna jasa dalam hal ini penumpang/ pengunjung, pengendara dan pengelola.
- Pengunjung** : Pengunjung terdiri dari
  - Pengantar/ penjemput**  
Melakukan kegiatan mengantar dan menjemput calon penumpang (menggunakan kendaraan sendiri/ pribadi).
  - Tamu atau pengguna fasilitas**  
Tamu biasa saja melakukan kegiatan khusus berhubungan dengan pengelola atau bisa juga sebagai pengguna fasilitas terminal yang disediakan.

## 5.2 Analisis Lokasi dan Tapak

Berdasarkan data yang diperoleh, maka penulis dapat menentukan batasan Tapak atau bentukan Tapak. Dalam menentukan bentukan Tapak, perlu mempertimbangkan analisis sirkulasi sekitar terminal agar tidak terjadi crossing antar kendaraan pada saat memasuki terminal yang menyebabkan kemacetan di sekitar terminal.

Hasil perhitungan ini masih memiliki kemungkinan untuk mengalami penambahan baik dalam segi luasan ataupun pengadaan, dengan perhitungan tapak:



**Gambar 5.1 Tapak Terpilih**

*Sumber : Analisa Penulis*

TLS = **30.181 m<sup>2</sup> (3 Ha)**

BCR = max 50%

FAR = max 200%

KDH = min 50%

KBM = 1 - 3 lantai

Sempadan Jalan = 5 m

Sempadan Bangunan = 4 m

Luas Sempadan Jalan = 1.152 m<sup>2</sup>

Luas Sempadan Bangunan = 2.037 m<sup>2</sup>

TLSE = Total Luas Tapak – Total Luas Sempadan

TLSE = 30.181 m<sup>2</sup> – 3.189 m<sup>2</sup>

= 26.992 m<sup>2</sup> (2,6 Ha)

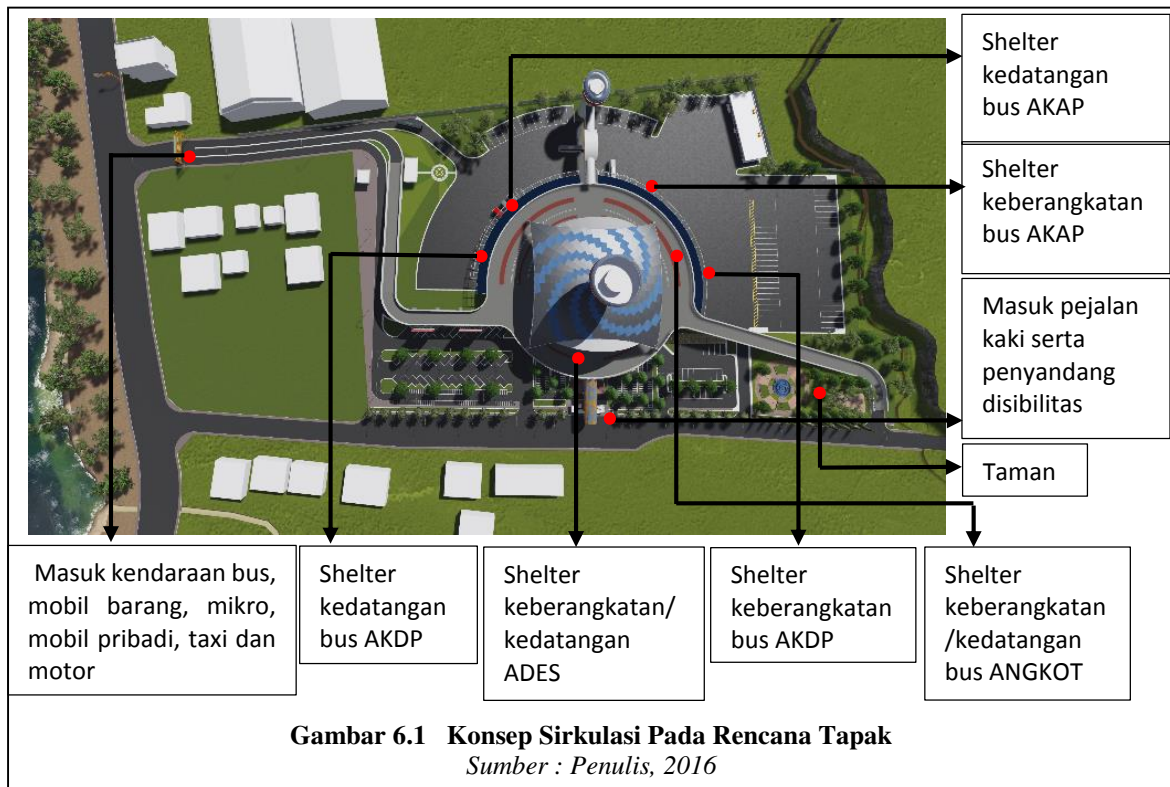
Total Luas Lantai Dasar = BCR (50%) x TLSE

= 50% x 26.992 m<sup>2</sup>

= **15.090 m<sup>2</sup> (1.5 Ha)**

## 6. KONSEP UMUM PERANCANGAN

### 6.1 Konsep Perletakan Tapak dan Ruang Luar



**Gambar 6.1 Konsep Sirkulasi Pada Rencana Tapak**

*Sumber : Penulis, 2016*

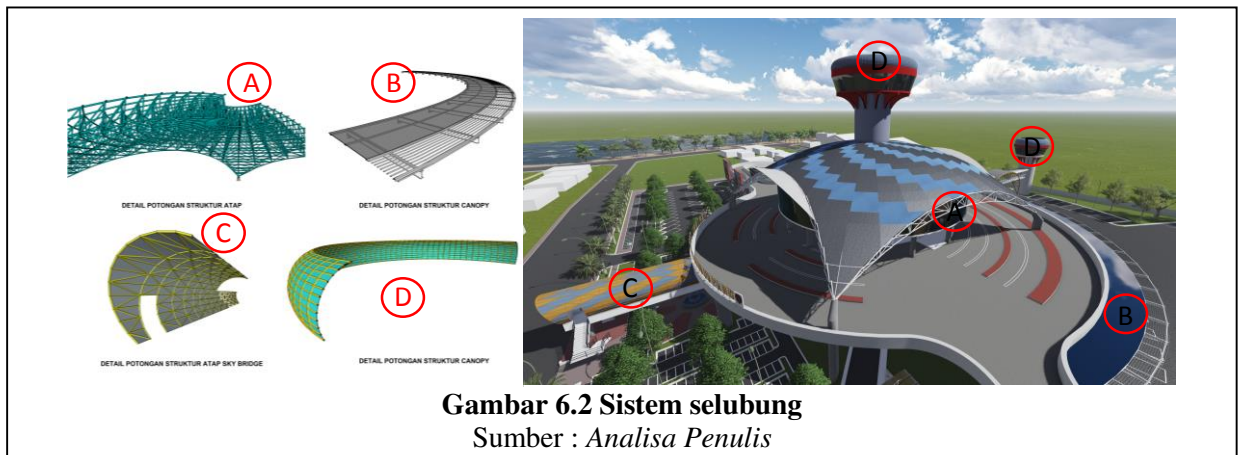
## 6.2 Konsep Tata hijau

Pemilihan dan penanaman jenis vegetasi disesuaikan dengan tanaman yang disesuaikan dengan tujuan perencana objek dan kondisi lingkungan.

Adapun jenis-jenis vegetasi yang terdapat dalam objek dibagi atas:

1. Tanaman penutup tanah(ground cover) yaitu tanaman yang tingginya kurang dari 1 meter. Tanaman ini bisa digunakan untuk memperlunak permukaan tanah sehingga terkesan lebih natural.
2. Tanaman senak yaitu tanaman yang percabangannya langsung menyebar dari mulai permukaan media tanah. Terdiri dari semak rendah (0,5 m – 1 m), semak sedang (1 m – 2 m ) dan semak tinggi (2 m- 3 m).
3. Tanaman perdu yaitu tanaman yang memiliki batang berkayu dan tumbuh meninggi. Terdiri dari perdu rendah (kurang dari 2 m) dan perdu tinggi(lebih dari 2m)
4. Pohon, terdiri dari pohon rendah (kurang dari 6m), pohon sedang(6m-15m) dan pohon tinggi (lebih dari 15m).

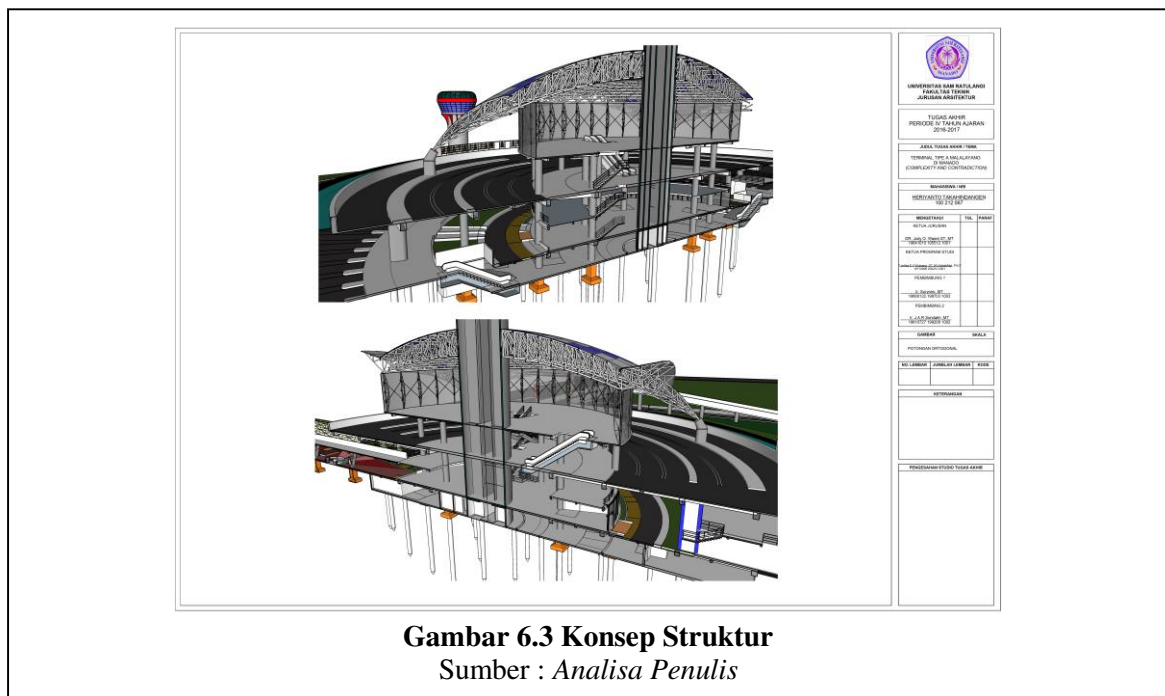
## 6.3 Konsep Selubung



**Gambar 6.2 Sistem selubung**

Sumber : Analisa Penulis

## 6.4 Konsep Struktur



**Gambar 6.3 Konsep Struktur**

Sumber : Analisa Penulis

- **Sub Structure ( pondsi)**  
Pondasi yang dipakai adalah pondasi tiang pancang pada massa utama dan pondasi batu kali pada massa penunjang.
- **Mine Structure ( badan tengah)**  
Bangunan ini menggunakan rangka kaku untuk struktur tengahnya dengan material beton yang

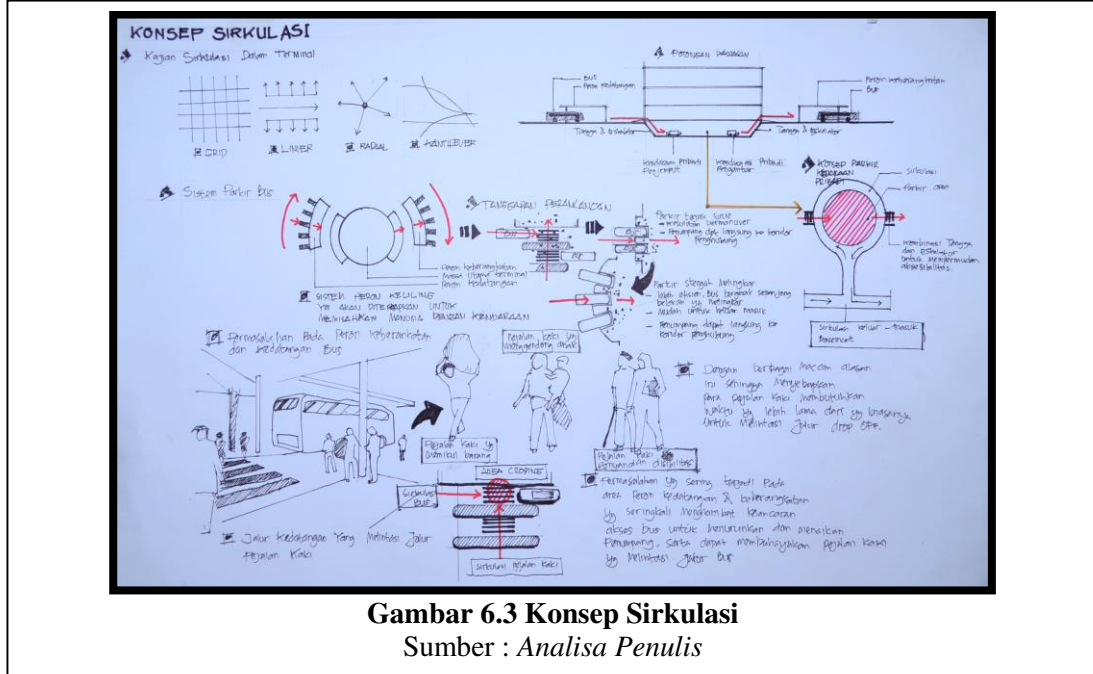


berperan sebagai inti bangunan.

- **Upper Structure ( Atap )**

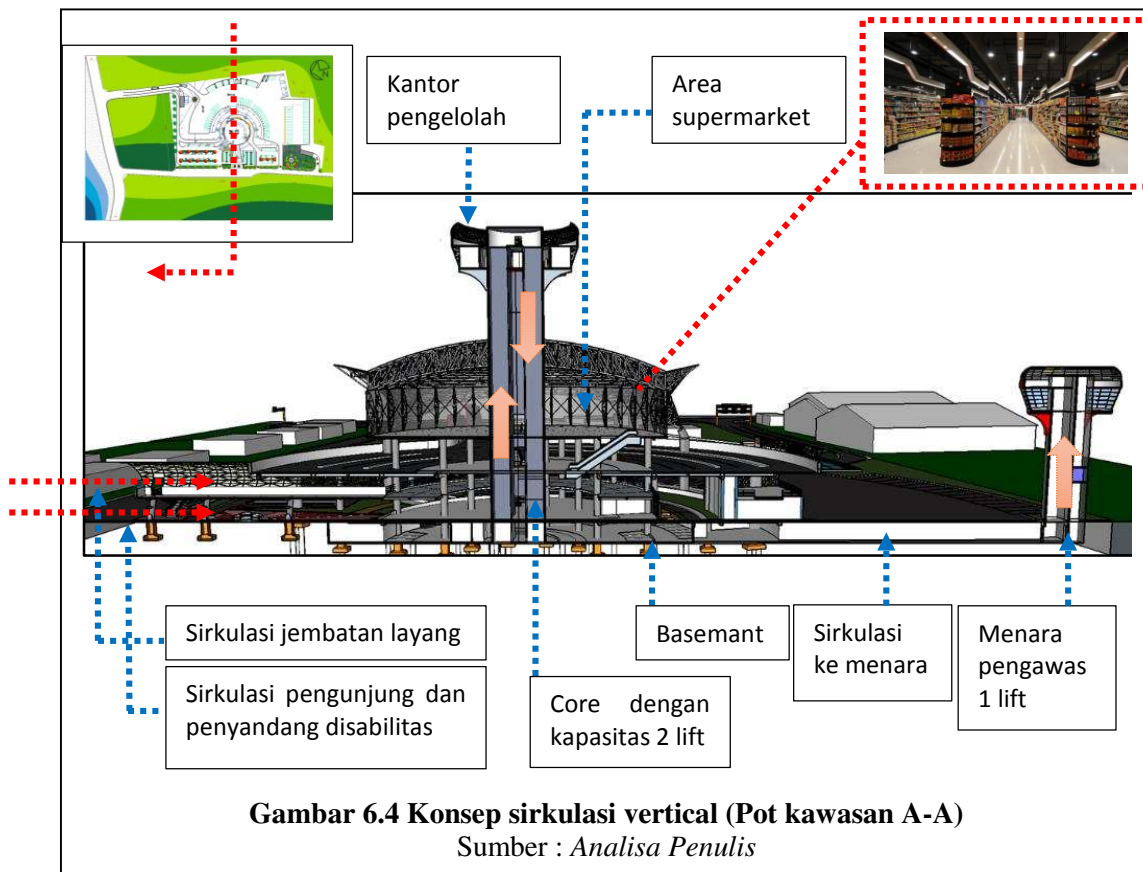
Struktur atap yang digunakan adalah perpaduan rangka baja hollow pada struktur atap untuk memaksimalkan bentangan.

## 6.5 Konsep Sirkulasi



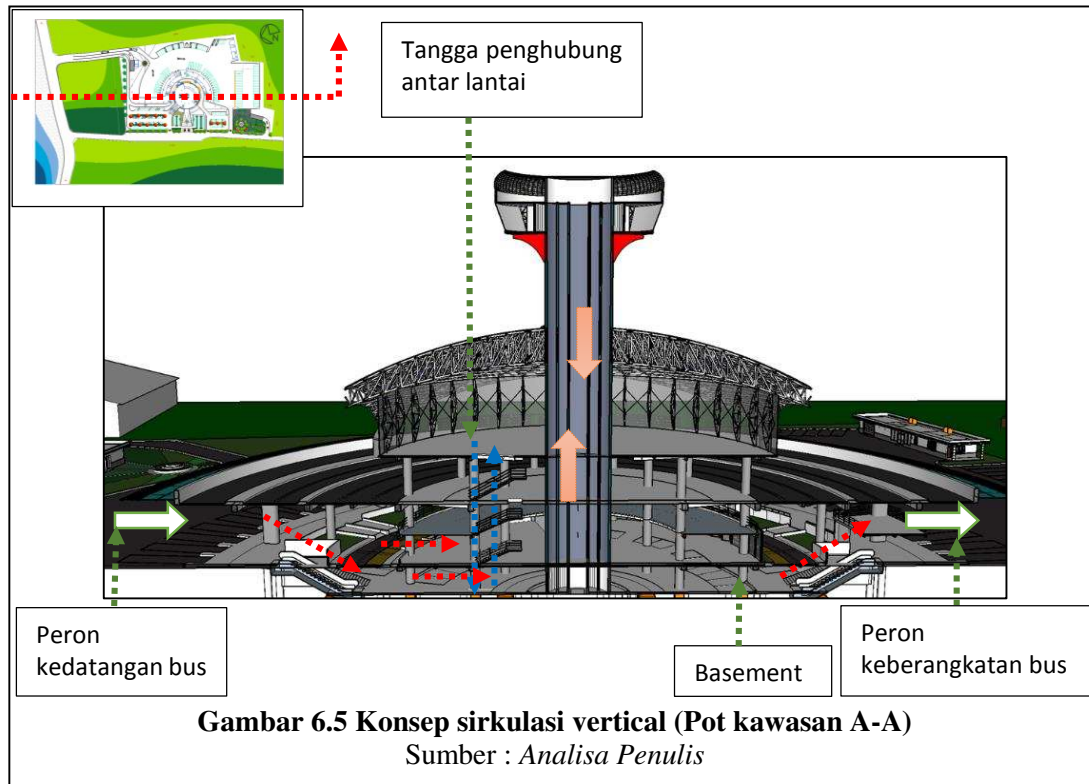
**Gambar 6.3 Konsep Sirkulasi**

Sumber : Analisa Penulis

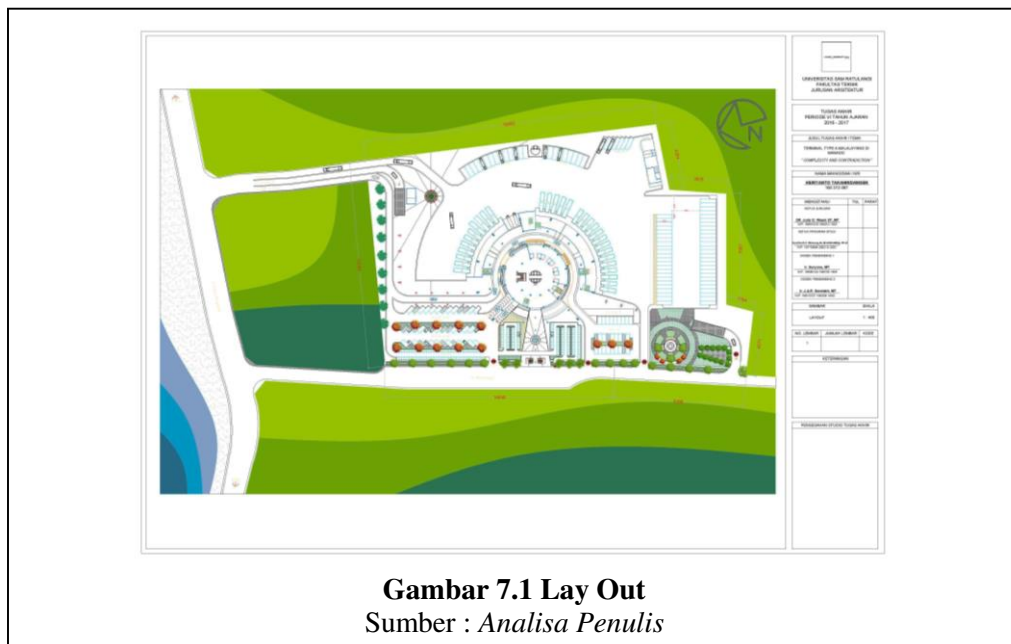


**Gambar 6.4 Konsep sirkulasi vertical (Pot kawasan A-A)**

Sumber : Analisa Penulis



## 7. HASIL PERANCANGAN

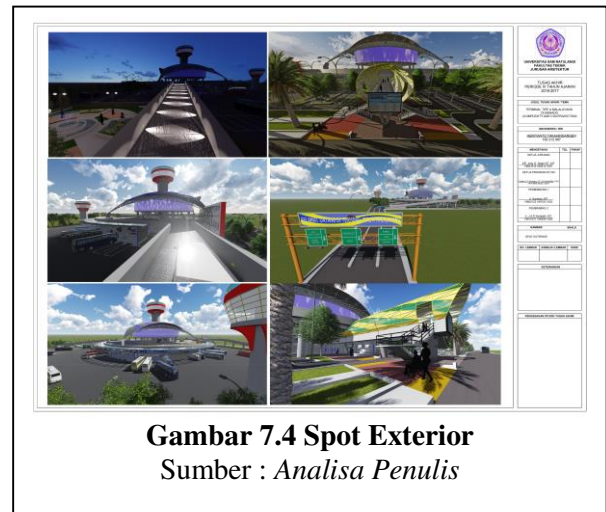
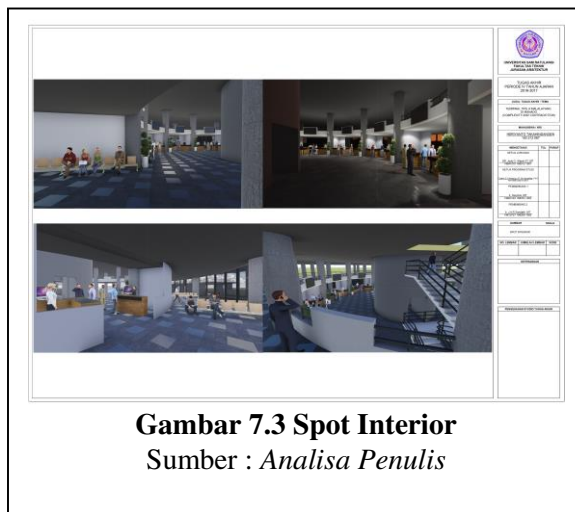
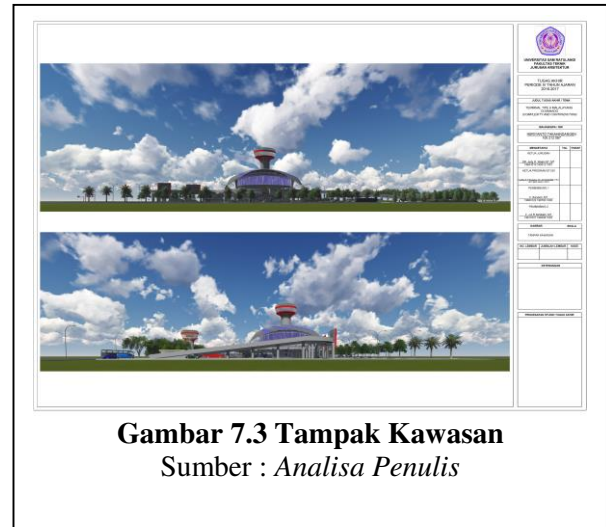
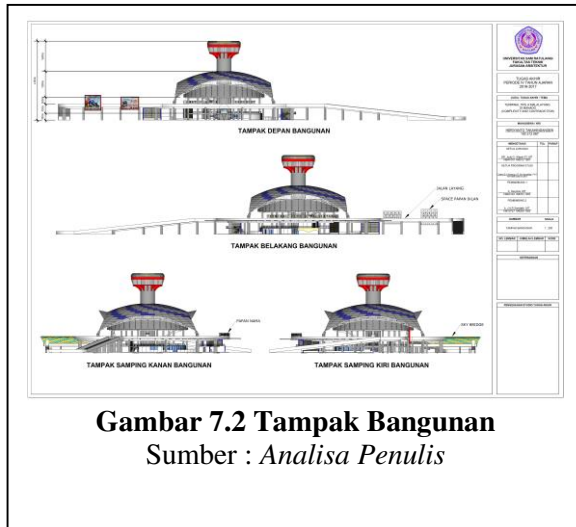


Berdasarkan pada konsep site Development yang ada, termasuk di dalamnya konsep sirkulasi, konsep enterance, dan konsep perletakan massa bangunan, maka hasil akhir dari konsep layout Plan adalah sebagai berikut:

- Perletakan massa bangunan mengacu pada pola radial di mana posisi bangunan mengikuti alur sirkulasi kendaraan untuk memaksimalkan penggunaan peron keliling.
- Pada konsep perletakan site entrance, perletakan dipengaruhi oleh analisis terhadap pola aktivitas dalam objek rancangan, analisa eksisting site, dan analisa terhadap aktivitas sekitar tapak, maka di tentukan untuk main entrance penulis mengonseptkan terdapat satu titik entrance dengan pembagian masing-masing jenis kendaraan.



- c. Mengaplikasikan tanaman hijau, untuk mengurangi uap panas yang ada di sekitar bangunan. Bentuk bangunan yang mengikuti pola radial, dengan memaksimalkan bukaan-bukaan pada bagian lantai dasar bangunan untuk memaksimalkan pencahayaan dan penghawaan alami.



## 8. KESIMPULAN

Dengan menghadirkan Terminal Angkutan Umum di Malalayang Kota Manado diharapkan dapat menanggulangi masalah yang kompleks pada terminal Malalayang yang ada saat ini, sehingga dengan tertatanya terminal Malalayang akan memperlancar simpul transportasi antar daerah, berjalannya fungsi terminal dengan baik juga tentu membawa dampak pada perekonomian Kota Manado pada umumnya juga pada masyarakat sekitar terminal dibangun.

Perancangan Terminal baru ini mengangkat tema *Complexity and Contradiction* berangkat dari isu-isu terminal yang tidak digunakan dengan baik akibat menurunnya daya tarik masyarakat (pengguna terminal), yang juga berorientasi pada konsep perancangan tapak, perancangan bangunan juga sistem struktur, sehingga menghasilkan suatu rancangan arsitektur (Terminal Malalayang) yang berorientasi pada kebutuhan transportasi saat ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. (2015) *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Makassar : Graha Ilmu
- Adisasmita, Sakti Adji. (2015) *Perencanaan Sistem Transportasi Publik*. Makassar : Graha Ilmu
- Ikhwanuddin. 2005. *Menggali Pemikiran Postmodernisme Dalam Arsitektur*. Gadjah Mada University.
- Neufert, Ernst. (1996). *Data Arsitek jilid 1 edisi 33*. Jakarta : Erlangga.
- Neufert, Ernst. (2002). *Data Arsitek jilid 2 edisi 33*. Jakarta : Erlangga.
- Venturi, Robert. (1977). *Complexity and Contradiction in Architecture*. New york: The museum of modern art
- Venturi, R. & Brown, D. (2000). *Learning from Las Vegas*. Massachusett: The MIT Press.
- 1993, Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Terminal Angkutan Penumpang dan Barang, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- 1993, Studi Standarisasi Perencanaan Kebutuhan Fasilitas Perpindahan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, PPTT LPM UGM, Yogyakarta.
- Halim, D.K. (2009). *Psikologi Lingkungan Perkotaan*. Jakarta : Bumi Aksara.